КОРПОРАТИВНОЕ



SCANIA

#2

РАССЧИТЫВАЕМ НАЛОГИ

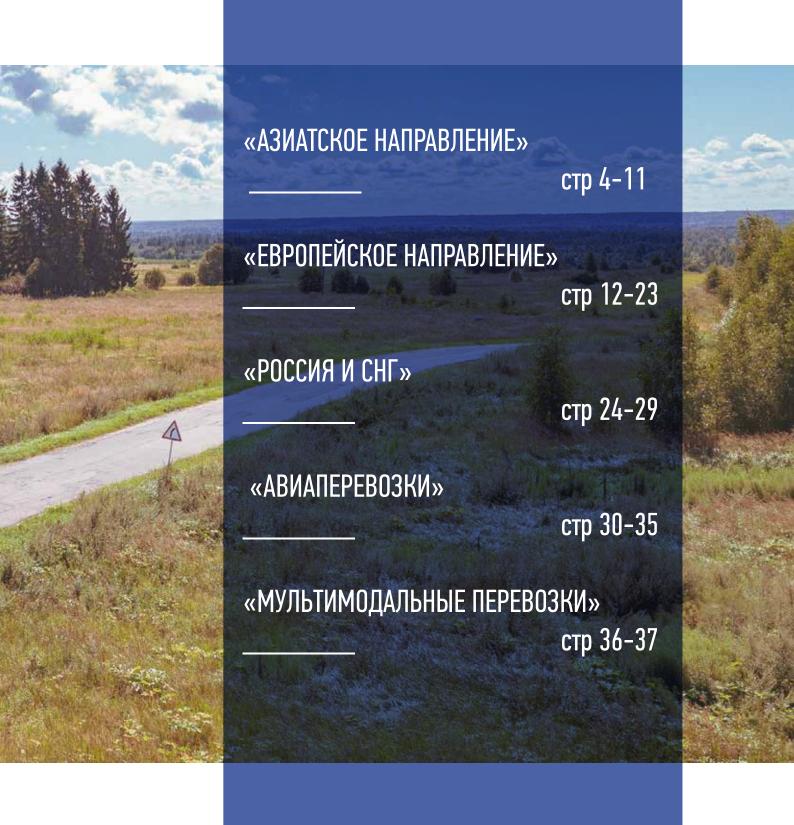
РАЗБИРАЕМ ТАРИФЫ

ДУМАЕМ О БЛОКЧЕЙНЕ

В НУЖНОМ МЕСТЕ.В НУЖНОЕ ВРЕМЯ.



# СОДЕРЖАНИЕ



# В КИТАЙ НАДОЛГО

Китайское направление в последний год, без преувеличения, "выстрелило" в компании. Рост перевозок — более 100 % относительно прошлого года. И без сомнений, это направление — одно из приоритетных для "ТРАСКО". О предпосылках такого роста, положении дел на сегодня и перспективах говорим с коммерческим директором Алексеем Чиняковым.

- Алексей, добрый день. За последние полгода, судя по статистике, Китай вышел на второе место по внешнеторговому обороту с Россией. На первом месте по-прежнему Евросоюз (в частности Германия). Насколько, по-вашему, это долгосрочный тренд?
- Действительно, Германия и Евросоюз до 2014 года являлись самыми популярными направлениями по доставке грузов у наших клиентов. Внешнеторговый оборот наглядная величина, но у нас, как говорится, свои герои. Большую долю оборота занимают энергоносители, мы, компания "ТРАСКО", по структуре доставки грузов немного больше ориентированы на промышленность и реальный сектор экономики. И с 2014 года видим четкий вектор изменений. Наши клиенты не перестали экспортировать грузы, хотя и немного уменьшили объемы на первоначальном этапе "новой реальности" (в которой есть внешние экономические ограничения) и совершенно
- лидеров по товарообороту. Немаловажно и то, что за последнее десятилетие сильно выросло качество, которое китайские партнеры готовы предоставить. Да, при этом выросла и стоимость. Но я очень сомневаюсь, что в долгосрочном тренде мы сможем увидеть ситуацию, при которой час работы китайского рабочего будет больше или даже равен стоимости работы европейского рабочего.
- Компания начала разрабатывать китайское направление задолго до изменения внешнеэкономической ситуации. Это было внутреннее ощущение или долгосрочная стратегия расширения географии присутствия?
- Действительно, китайское направление существует в компании более 10 лет. Изначально мы были сконцентрированы на мультимодальных перевозках, авиа, море и пр., однако за несколько лет сильно нарастили объемы по автомобильным перевозкам.



## "Чтобы строить логистику и гарантировать качество, нам необходимо создать с нуля систему".

точно стали замещать некоторые товарные категории аналогами, которые удается найти в Азии.

Более того, на мой взгляд, гегемония Евросоюза (в нашем контексте) должна смениться. Для этого есть все предпосылки. В Китайскую Народную Республику ушло немало инвестиций, еще больше планируется, множество наших клиентов открыли производственные мощности на территории Поднебесной и практически полностью отказались от европейских поставок. Инвестиции государства как с одной, так и с другой стороны и, конечно, заинтересованность бизнеса в развитии этих внешнеторговых связей. Да что говорить, европейские производители отказываются от производства на собственной территории, отдавая предпочтение китайским рабочим. Мое мнение состоит в том, что в течение следующего десятилетия мы увидим смену

Безусловно, главным стимулом этого стала ситуация 2014 года. Но еще до наступления внешнеэкономических ограничений мы в качестве эксперимента запустили новую услугу — доставка сборных грузов автомобильным транспортом из Китая. А новые условия позволили вывести ее на принципиально иной уровень. Тут рост — это, конечно, и удача, но, согласитесь, что это было бы невозможно без тщательного планирования и поиска новых рынков, которыми мы занимались и продолжаем заниматься. Отвечая на ваш вопрос: развитие китайского направления — наша долгосрочная стратегия, взрывной рост — удачное для нас стечение обстоятельств.

- Какова структура импорта грузов клиентов компании? Проще говоря, что возят из Китая в Россию?
- Основной спрос промышленное оборудование, это не секрет. Мы перевозим

сложные и дорогие машины. Немного меньше — товары народного потребления. Однако есть заказы и на опасные грузы, химию и пр.

## — Что вызывает наибольшие сложности в работе с азиатскими партнерами?

— Основная специфика — это, конечно, ментальность. Чтобы строить логистику и гарантировать качество, нам необходимо создать с нуля систему, при которой на ключевых позициях будут находиться сотрудники, владеющие одновременно английским и китайским языком, а в идеале еще и русским (само собой разумеется, они должны, как говорится, полностью быть в теме). Это касается любых этапов перевозки, включая официальные таможенные органы. Мы решаем ситуацию, привлекая к сотрудничеству агентов, которые являются местными жителями и обучались в России.

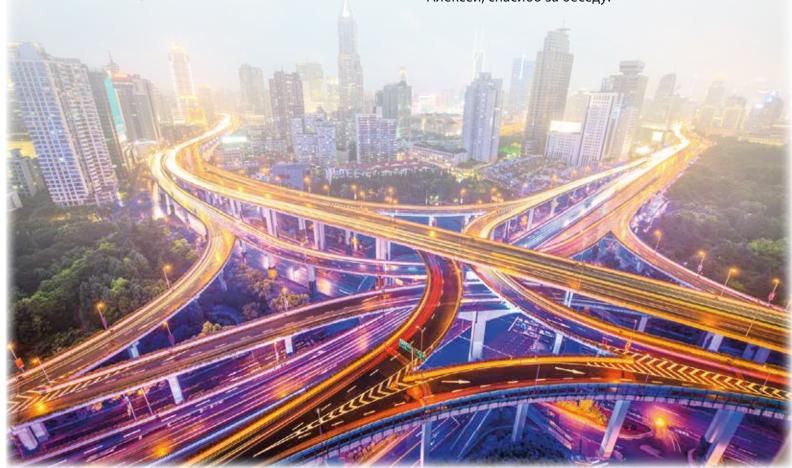
## — За несколько лет конкуренция на этом направлении выросла?

— Если говорить о мультимодалке, то конкуренция стала выше, это факт. А вот доставка автомобильным транспортом на этом направлении — наше ноу-хау. Да, есть небольшие компании, которые пытаются оказывать аналогичные услуги, но, уверен, наш уровень сервиса и безопасности гораздо выше. Более того, наша маршрутная сеть гораздо шире. Как правило, на этом направлении работают мелкие перевозчики, которые доставляют грузы только до Екатеринбурга, а дальше необходимо искать

другую компанию. Длинное плечо Китай — Москва им неинтересно и невыгодно. Мы же готовы предоставить нашим клиентам доставку как автомобильную, так и мультимодальную в любую точку России, да и не только!

#### — Вы пользуетесь только одним маршрутом?

- Да, переход Забайкальск и никаких маршрутов через Казахстан или Монголию. Мы не хотим и не будем рисковать грузом клиента.
- Только в этом году были открыты несколько филиалов за Уралом, закуплено немало машин для усиления их позиций, на подходе новая партия длинных прицепов. Какие дальнейшие шаги будут от компании?
- Да, сейчас у нас на Азию работает около 40 автопоездов, полуприцепы для которых мы заказывали специально, и еще привлекаем ресурсы из других филиалов в моменты пиковых нагрузок. Например, такую потребность мы видели в августе (прим. редакции: 2017 года), во время пикового роста заказов. Тогда еще более 50 автомобилей отправились на работу в этом направлении. Кроме того, мы продолжаем развивать "комплексность" услуги, стремимся делать перевозки "под ключ" независимо от сложности задач. А перспективу, безусловно, видим в автоматизации труда, унификации некоторых операций. Следим за новыми трендами в е-сотmerce!
- Алексей, спасибо за беседу!



# НЕИЗВЕСТНАЯ АЗИЯ

Загадочная страна, о которой многие думают категориями времен Чингисхана. Впрочем, если забить в любом поисковике название страны и посмотреть фотографии, то большая их часть — степь, верблюды, люди в национальных костюмах, и совсем немного — высотки Улан-Батора. Внесем ясность о том, что происходит в этой стране.



Для начала немного слухов. В Монголии почти 50 000 км дорог и лишь несколько процентов из них — асфальтовые, гражданам России не нужна виза, а для перевозки нужно разовое разрешение на выполнение одного рейса (если не указано иное). При этом в зимнее время на некоторых участках обязательно использование цепей противоскольжения... Это та информация, что вы без труда найдете в публичном доступе. Как обстоят дела на самом деле? Рассказываем.

Россиянам виза не нужна, достаточно наличия действующего загранпаспорта. Дороги, если говорить о качестве, встречаются разные. Опытные экспедиторы вам расскажут, что лучше всего использовать большие шоссе до региональных центров, а далее обо всем договариваться с грузополучателем на берегу. То есть нужно прямо дословно проговаривать качество дорожного покрытия, потому что в нашей практике были случаи, когда дорога была заявлена, но проехать по ней можно было не на еврофуре, а на полноприводном вездеходе. Впрочем, мы в "ТРАСКО" такие ситуации тоже решали!

Да, зимой действительно дороги заметает, и понятие "снегоуборочная техника" в Монголии скорее исключение, чем правило. На всякий случай в каждой машине "ТРАСКО" есть цепи противоскольжения, конечно, но в условиях местного климата, откровенно

говоря, они не особо помогают. Ведь если забраться на горку с ними можно, то спуститься куда сложнее... Отчасти в связи с этим местные перевозчики повышают тарифы на период с октября по март, и будьте готовы к тому, что стоимость на перевозку может меняться по любому сезонному поводу, будь то Новый год или снегопад.

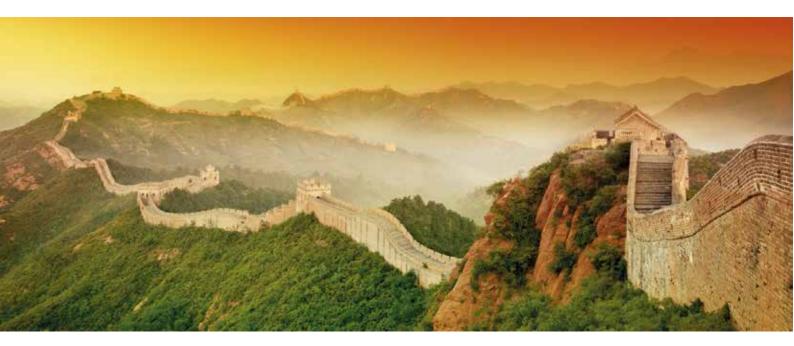
У нас, кстати, цена фиксированная круглый год. Главный вопрос в том, как в таких условиях можно рассчитать время доставки и в принципе организовать бесперебойную доставку. На самом деле можно, опыт и тщательная проработка маршрута позволяют нам доставлять груз из Екатеринбурга до границы за 7 дней, из Москвы — за 9–10 дней.

Впрочем, разговор о Монголии был бы неполным без упоминания следующей особенности. Отправляясь в дорогу, стоит помнить, что сотовая связь российских операторов работает далеко не везде, зона охвата — крупные города, и, если необходимо уезжать в малоосвоенные районы, лучше приобретать сим-карты на месте, но стоит помнить, что через несколько месяцев "простоя" карта блокируется и восстановлению не подлежит.

Таким образом, несмотря на множество особенностей и специфику, Монголия — интересная страна, и мы уверены, что с большими логистическими перспективами!

Между прочим, сухопутная граница с самым большим числом государств у Китая. Поднебесная граничит с 14 странами, а протяженность линии — более 22 000 км.

# **22 00 0 КИЛОМЕТРОВ**



В эпоху цифровых медиа и всеобщей автоматизации важно знать, что не во всем мире такая цифровая свобода, как у нас. Серьезно! Например, в Китае большинство привычных нам сервисов, таких как поиск Google или карты, а также любимый Facebook и Instagram заблокированы. Не получится воспользоваться и некоторыми мессенджерами. Зато распространен аналог WhatsApp — сервис WeChat. Через него, кстати, можно не только делиться сообщениями, но и переводить деньги.

А еще в Поднебесной очень много QR-кодов, они повсюду, так что если не хотите вернуться на пару десятков лет назад и использовать мобильный телефон только для звонков (которые, к слову, будут весьма недешевы), перед поездкой озаботьтесь установкой QR-сканера и VPN-программы. Сразу заведите аккаунт в WeChat, чтобы быть на связи с китайскими коллегами. Лишним не будет!





Опытные бизнесмены, не первый год участвующие в торговле с Китаем, со знанием дела говорят, что есть множество способов потратить деньги на перевозку товара из Поднебесной и лишь один верный. О том, какой он, правильный способ доставки сборного груза в этом направлении, мы и решили рассказать.

Сразу оговоримся: речь в материале пойдет об опыте доставки груза специалистами "ТРАСКО", что готовы придумать другие участники рынка, мы даже не будем гадать.

Итак, если посмотреть на карту нашей планеты и ее азиатскую часть, то нетрудно догадаться, что маршрутов, как и способов, действительно много. Пойдем по порядку.

Единственный транспорт доставки, который мы не будем рассматривать в этом материале, — трубопроводный. Уж больно он специфичный. Да и времена hyperloop пока еще не настали. Возможно, позже вернемся. Традиционно доставку можно осуществить морем, по железной дороге, самолетом или автомобильным транспортом — как по отдельности, так и комбинируя между собой в различных вариациях. В классическом варианте мы должны были бы сейчас рассказать о преимуществах и особенностях каждого их этих видов транспорта, но нет, пойдем другим путем. От потребностей.

Во всех случаях мы будем исходить из того, что ваш груз размером  $100 \times 100 \times 100$  см весит не более  $350 \ \rm kr$  и стоит не дороже  $35 \ \rm 000$  USD. Пусть это будет оборудование,  $1 \ \rm naneta$ , нештабелируемая.

### Если у вас есть время и желание оптимизировать расходы

То мы предложим вам море. Хотя на самом деле океаны тоже будут участвовать. Есть два направления движения судов. В сторону европейских портов — Гамбург, Санкт-Петербург, Прибалтийские государства. Второй вариант — порт Владивосток.

Оба эти варианта, конечно, имеют свои особенности, но главное — город назначения.

В зависимости от того, какой город нужен, доставка от порта может осуществляться железнодорожным транспортом или автомобильным.

Транспортировка по первому сценарию будет занимать примерно 50–70 дней, по второму — около 45.

Минусы этого способа — зависимость от погоды и сроки.

#### Если необходимо доставить быстро

Тут все просто и без особых вариантов. Используйте авиадоставку. Да, дорого, да, не все грузы могут быть доставлены этим

способом и не в каждый аэропорт (ввиду особенностей приема различных типов воздушных судов). Зато 3–6 дней — и груз на месте.

Минусы очевидны: стоимость и ограничения по типам перевозимых грузов.

#### Если нужно точно в срок, но не очень быстро и не очень дорого

То тут на первое место выходит пункт назначения. Если речь идет об Уральском регионе и налево, если вы стоите спиной к Китаю, то можем рекомендовать автомобильный транспорт. Наше ноухау — доставка до Екатеринбурга или Новосибирска — будет наиболее оптимальным по времени и затратам. До Новосибирска груз доедет всего за 10 дней, до Екатеринбурга немного дольше.

Если речь идет о транспортировке сборного груза в столицу, то тут лучше всего использовать железнодорожный транспорт. Фиксированные сроки, отсутствие зависимости от погодных условий и высокая безопасность груза — отличительные черты этого способа. Доставка займет около 20–25 дней и при этом будет почти в 2 раза дешевле, чем доставка автомобилем.

Вместо заключения хотелось бы вернуться в начало материала и ответить на вопрос, который мы задали: какой способ доставки сборного груза из Китая лучший? И ответ весьма прозаичен. Получается, что лучший способ доставки тот, который подходит вам исходя из ваших целей и задач. Надеемся, что к пониманию этого вы стали немного ближе.



#### ПРИМЕР РАСЧЕТА ДОСТАВКИ ГРУЗА ИЗ ШАНХАЯ В МОСКВУ



інхай.\_\_\_\_\_\_ Моске



Способ доставки	Расчетное транзитное время	Ставка*
Ж/Д через Забайкальск (до СВХ)	~ 20-22 дня	785 USD
Морем через Балтику (до СВХ)	~ 45-50 дней	520 USD
Авиадоставка (до аэропорта)	~ 5-7 дней	1150 USD
Автотранспорт через Забайкальск (до склада)	~ 27-30 дней	1800 USD
Морем через Владивосток (до склада)	~ 28-30 дней	360 USD

 Информация носит индикативный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положеннями Статьи 437(2) Гражданского кодекса РФ.
Полообисств можем получить по телефовог 8 800 775 5714



1 ПАЛЕТА, НЕШТАБЕЛИРУЕМАЯ DIMS: 100 X 100 X 100 BEC БРУТТО: 350 КГ ОБОРУДОВАНИЕ, ДО 35 000 USD

# ГДЕ ПЕРЕХОДИТЬ ГРАНИЦУ?

Это мы только несколько лет назад декларировали разворот с Запада на Восток, в Китае же с 1992 года формируются и развиваются особые зоны приграничного экономического сотрудничества. Цели понятны: активное развитие регионов и стимулирование экспорта китайской продукции. В таких зонах расположены предприятия по производству или переработке, а резиденты пользуются особыми налоговыми льготами.

Всего таких ареалов приграничной торговли в Китае 15, 4 из которых — Маньчжурия, Суйфэньхэ, Хуньчунь, Хэйхэ — полностью ориентированы на взаимодействие с Россией.

### ЗПЭС Маньчжурия (Забайкальск), Внутренняя Монголия

В Маньчжурии размещена не только зона приграничного экономического сотрудничества, но и зона торговли и туризма. Через погранпереход Забайкальск-Манчьжурия проходит почти 80 % сухопутного грузооборота между странами. Кроме того, действует промышленный парк по переработке сырья и склад консолидации "ТРАСКО".

#### ЗПЭС Суйфэньхэ (Пограничный), провинция Хэйлунцзян

В этом регионе работают 3 специальные зоны: комплексная беспошлинная зона, зона приграничного технико-экономического сотрудничества и зона приграничного экономического сотрудничества. Доля в приграничной торговле достаточно скромная, всего около 10 %, но с точки зрения сотрудничества между странами достаточно внушительная.

#### ЗПЭС Хуньчунь (Зарубино), провинция Гирин

Эта зона приграничного экономического сотрудничества граничит с российским населенным пунктом Зарубино и входит в открытый приграничный город Хуньчунь в Китае. В экспортно-производственную зону особой территории входят: промышленный парк по производству полупроводников, зона переработки текстиля, леса. Основой транспортного узла, по замыслу создателей, должен был стать порт Зарубино и железнодорожный погранпереход Махалино — Хуньчунь, однако основной поток все же идет автотранспортом.

#### ЗПЭС Хэйхэ (Благовещенск), провинция Хэйлунцзян

Эта зона сотрудничества, находящаяся в городе Хэйхэ провинции Хэйлунцзян, прежде всего нацелена на работу с лесоперерабатывающими предприятиями.

Приграничная торговля идет через переход Хэйхэ — Благовещенск, который был открыт в 2005 году.



# ПАРИЖ — ИРКУТСК ГЛАЗАМИ ЭКСПЕДИТОРА

Ваши грузы путешествуют в машинах "ТРАСКО" по удивительным и живописнейшим местам. Но, к сожалению, у них совершенно нет времени остановиться и оглянуться, а ведь вокруг столько интересного! Мы решили познакомить вас с маршрутами и рассказать, что можно увидеть, если иногда выходить из автомобиля...

Вот он, один из самых интересных и длинных маршрутов: Париж – Иркутск. Более 8000 километров в пути, 5 стран и совершенно невероятные города. Начнем путь в столице Франции и закончим в самом отдаленном филиале "TPACKO".



## Франкфурт

Наша первая остановка — Франкфурт-на-Майне, город-хаб, известный каждому логисту, но кроме того, это настоящая Мекка для любителей истории технологий. На южном берегу реки Майн есть даже целая набережная музеев, среди которых один из самых впечатляющих — транспортный. Тут собраны образцы техники с конца XVIII века, даже самый первый вагон трамвая, тихоходный, слегка неуклюжий, с жесткими сиденьями, но зато очень ламповый и интересный. А вот если отъехать немного от города и заглянуть в Зинсхайм, то быстро покинуть этот городок не получится. Местный музей техники занимает 30 тысяч квадратов, и его совершенно невозможно пропустить, ведь первые экспонаты — британо-французский лайнер "Конкорд" и отечественный ТУ-144 (оба сверхзвуковые) — видны издали. Всего в музее около 3000 экспонатов, среди которых есть почти все примечательные образцы современной техники, от железнодорожных локомотивов до автомобилей "Формулы-1". Впрочем, такими темпами мы никуда не уедем, давайте двигаться дальше, впереди тоже много интересного!

## Варшава

Столица Польши на первый взгляд выглядит как Сызрань (без обид!), но это только на первый взгляд. Осмотрите старый город, а не советский новодел. Исторический центр XIII века пропитан историей и несмотря на то, что оригинальными во многих зданиях остались только цокольные этажи и подвалы, очарования в них не убавилось. В общем, задержитесь тут ненадолго и почувствуйте настоящую атмосферу средневековья!





## Минск

Не доезжая города, загляните в Мирский замок, потеряете час времени, а впечатлений получите несравнимо больше. Очаровательный пруд и тихие аллеи внутренних двориков не оставят вас равнодушными.

А вот в столице братской республики Беларусь сразу отправляйтесь в центр и загляните в одно из многочисленных заведений общественного питания. Тут вкусно и недорого. Самое время набраться сил и перекусить. Недалеко от центральной площади главный проспект города, тут же и Центральный универсальный магазин, будет полезен всем – и избалованным европейским шопингом, и ностальгирующим по временам СССР.

При выезде из города очень рекомендуем посетить производство БелАза. Такого вы не увидите нигде в мире, это точно! Правда, экскурсию нужно заказывать заранее. Чем раньше, тем лучше.



## Истра

В городе церквей и монастырей вас ждут неспешные прогулки и приобщение к прекрасному. По соседству со знаменитым Ново-Иерусалимским монастырем расположен одноименный музейно-выставочный комплекс, где в обстановке неомодернизма можно не только узнать историю создания и восстановления монастыря, но и посмотреть на редкие, а то и уникальные работы советских художников первой половины XX века. Кроме того, тут есть CBX и таможенный пункт. Но если это не входит в ваши планы, обратите внимание на знаменитую, но некогда абсолютно секретную установку башни Тесла. По слухам, ее использовали для опытов по управлению атмосферными явлениями.



По дороге мимо Москвы можно посетить ЦО "ТРАСКО" и заодно заглянуть в Музей техники Вадима Задорожного (придется съехать с трассы). Впечатляющая коллекция разнообразной техники от роскошных автомобилей, до настоящего паровоза! Благо, и то, и другое в одном здании.



## Ярославль

В Ярославле есть Красная площадь, две набережные, верхняя и нижняя, и здание обкома КПСС. Если это все не впечатляет, то загляните в музей "Музыка и время", а после на Ярославская печатню, где и по сей день можно на настоящем печатном станке создать гравюру с видами города.

## Нижний Новгород

Кроме бесконечной набережной, не менее впечатляющих лестниц и, конечно, неприступного кремля, в Нижнем есть масса менее банальных туристических достопримечательностей. Начните с музея завода "ГАЗ". Даже если вы никогда не были в восторге от советского автопрома, посмотреть на машины, которые служили целому поколению в течение десятков лет, ощутить дух эпох в металле и пластике дорогого стоит. Продолжить техногенное изучение города можно на недавно построенной канатной дороге (кстати, она самая длинная в Европе), а закончить путешествие — в музее паровозов.



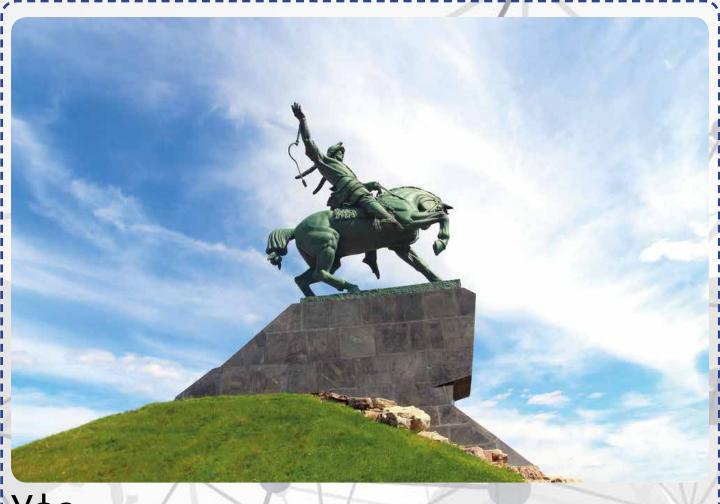


## Казань

Говорят, что в Казани нужно обязательно сделать 10 вещей: увидеть несколько достопримечательностей и попробовать

главные национальные яства. Уверены, что ограничивать себя цифрами и видами в городе с тысячелетней историей можно только в том случае, если у вас действительно времени в обрез. Вот как у нас сейчас. Поэтому рекомендуем топ-3 мест Казани:

- 1. Казанский кремль с падающей башней Сююмбике. Тут 2 в 1 и кремль посмотреть, и башню проверить.
- 2. Национальный музей Татарстана. Вы уже поняли, что мы без музеев никуда. Да, вдумчивый подход и комплексность видения это наше.
- 3. А напоследок загляните в Свияжск город-остров, вселяющий умиротворение и смирение в каждого, кто в нем оказался. Для пущего эффекта добираться до него лучше на кораблике.



## Уфа

В городе, где родилась Земфира, было бы нелогично не зайти в Музей рока, но мы не пойдем. Лучше заглянем на нефтеперерабатывающий завод, он как минимум впечатляет размерами, а ночью еще и выглядит как инопланетный город. Затем стремительно проскочим мимо заброшенного поселка-призрака Новоалександровка, где после техногенной катастрофы не осталось жителей, но есть на что посмотреть любителям экстрима. И уже в заключение отметимся в парке Победы — любимом месте времяпровождения влюбленных друг в друга, жизнь и, конечно, в свой город!

## Иркутск

Мы на месте. Осталось забежать в офис "ТРАСКО" в Иркутске, разгрузиться и оформить документы. А после? Конечно на Байкал за прекрасными пейзажами и омулем, чтобы через совсем непродолжительное время отправиться в новое приключение, которое, по какому-то недоразумению, некоторые называют просто перевозкой.



## ПУТЕШЕСТВУЕМ ВМЕСТЕ

## ЛУЧШИЕ СНИМКИ ПО ТЕГУ #TRASKO B INSTAGRAM







Более того, разрешенная максимальная скорость составляет 80 км/ч, эксплуатация шипованной резины и цепей противоскольжения и вовсе никак не регламентирована.

Собственно, автопоезда используются как для перевозки срочных грузов, так и сборных, это могут быть и фургоны, и контейнеровозы, и лесовозы.

Комбинаций великое множество, но в основном используются три следующих типа.

#### A-Train

Он состоит из трех- или четырехосного грузовика, подкатной тележки Dolly и двух-или трехосного полуприцепа.

#### **B-Train**

Представляет собой комбинацию из двух- или трехосного седельного тягача, трехосного полуприцепа и двухосного прицепа со сближенными осями "тандем".

#### **D-Train**

Как правило, это трехосный седельный тягач, двух- или трехосный промежуточный полуприцеп со съемным кузовом в передней части и с седельно-сцепным устройством в задней и трехосный полуприцепа.

И это далеко не предел. Для понимания вектора развития можно сказать, что уже несколько лет в Скандинавии тестируют автопоезда длиной до 31 метра и полной массой до 100 тонн. Вот это действительно впечатляющее зрелище, когда такая махина проносится по магистрали! Хочется сначала ухнуть от восторга, а после забиться кудато поближе к обочине, от греха подальше. Конечно, не все так просто. Сказать, что один автопоезд увеличенной длины заменяет пару "обычных", нельзя. Многоосные "составы" требовательны к энерговооруженности тягача, покрышкам и навыкам водителя, и это не говоря про инфраструктуру дорог, искусственные строения и возможности для маневрирования в местах погрузки/выгрузки.

Почему ничего из скандинавского опыта не прижилось в России? На этот логичный вопрос есть не менее лаконичный ответ. Законодательная база в ее нынешнем виде просто не позволяет это сделать. Например, разрешенная высота в России 4 метра, а не 4,5 как в соседних северных странах, где дороги способны выдержать 11,5 тонн на ось.

Между тем, во времена СССР допускалась эксплуатация автопоезда с двумя прицепами длиной 24,0 м, но те времена канули в небытие вместе со страной. Быть может, они еще вернутся, и мы увидим на дорогах огромные, доверху груженые "поезда"...



Длина каравана, который может получиться, если собрать все наши автопоезда на одной дороге.

# **КИЛОМЕТРОВ**



Россия и Финляндия решили испытывать «умные» автомобили вместе. На недавно прошедшем Петербургском экономическом форуме подписан меморандум о сотрудничестве в сфере испытаний автономного транспорта и технологий связи V2X.

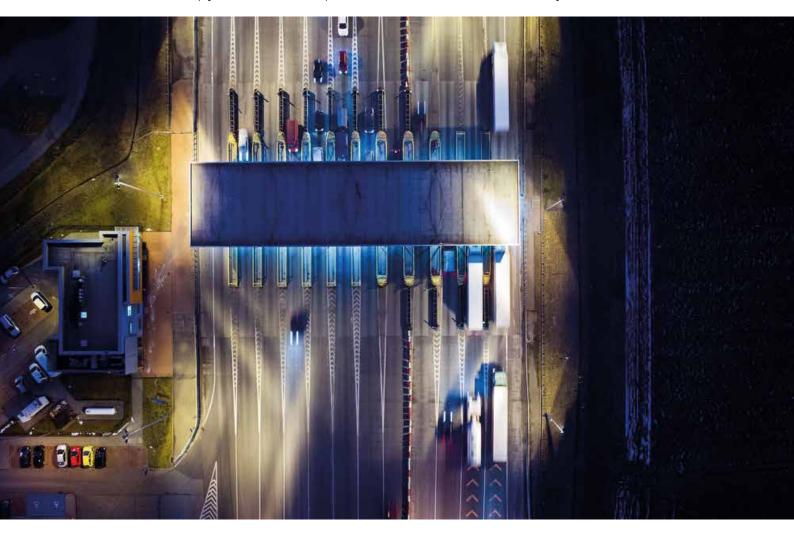
Участники с российской стороны — государственная компания «Автодор» и научное предприятие «ГЛОНАСС», с финской — Агентство транспортной

безопасности Финляндии Trafi и Центр технических исследований Финляндии (VTT).

Тестирование будет включать в себя создание новых дорожных сервисов, навигационных карт повышенной точности и систему высокоточного позиционирования.

# ДОРОГО И СО ВКУСОМ!

В этом году в России заработала система единого транспондера для движения по всем платным магистралям. Их на сегодня не очень много, но планы по взиманию платы за определенные участки размашистые. При этом движение по платным участкам не сказать, чтобы насыщенное, ведь у нас всегда есть бесплатная альтернатива – с качеством покрытия похуже, скоростным лимитом пониже, но зато проезд совершенно безвозмездный. Другое дело – Европа. Там такой свободы нет уже давно.



Проект по единой для еврозоны системе оплаты так и не реализован, поэтому правила в странах Старого Света отличаются. Кроме того, что есть два основных принципа формирования стоимости сборов (согласно первому необходимо платить за километры пути, а второй подразумевает оплату по временному периоду), некоторые еще и добавляют НДС к стоимости проезда. Это может быть как 15, так и 25 %.

И такая ситуация в 22 из 27 стран Евросоюза, то есть только пять стран оставили дороги бесплатными. Более того, о многих платных дорогах нужно догадываться. Хорошо, если плату с

водителя-экспедитора потребуют перед кордоном с шлагбаумом с услужливым европейским автоматом, так ведь может быть куда более неприятная ситуация, когда о необходимости оплаты сообщит офицер полиции, не забыв выписать в дополнение к квитанции еще и весьма внушительный штраф. Контроль производится с момента въезда в страну, в том числе и камерами фотофиксации. Камеры могут определить категорию транспортного средства, количество осей, номерной знак.

В общем, о самых интересных случаях проявления транспортного капитализма на дорогах Европы ниже.

Начнем с Республики Беларусь. В этой стране существует система взимания платы за дорогу. Водитель должен знать, что для проезда необходимо приобрести транспондер, зарегистрировать его в системе и по звуковым сигналам отслеживать списание денег при проезде через специальные рамки. Никаких кордонов не существует и в принципе проехать "бесплатно" можно вполне беспрепятственно. Вот только штрафы на "выходе" получаются весьма внушительными (от 260 евро). Для легковых автомобилей с российскими номерами проезд бесплатный.

В Польше, Чехии, Словакии, Словении, Венгрии, Австрии, Франции, Испании, Португалии, Италии, В большинстве этих стран проехать бесплатными путями просто невозможно, а штрафы за неоплату существенные (например, в Чехии – от 300 до 800 евро, в Австрии – от 240 евро), их, кстати, попросят оплатить на месте. Совершенно официально, но суть от этого не меняется.

Из всех европейских стран наиболее интересные отличия есть у Швейцарии. Здесь оплата зависит от пробега и веса перевезенного груза! Водитель сам должен заполнить бумажный ваучер о пройденном километраже по стране. Выглядит анахронизмом, но необходимость исполнения и вероятность быть оштрафованным за неоплату нельзя игнорировать — штрафы от трехкратной до пятикратной величины дорожного сбора.



"Только пять стран Евросоюза оставили дороги бесплатными. Более того, о многих платных дорогах нужно догадываться".

Бельгии используются приборы оплаты дорог. Стоимость берется за километр пробега в зависимости не только от типа транспортного средства и грузоподъемности, но и от экологического класса.

Дания, Швеция, Нидерланды, Люксембург, Румыния, а также Литва и Латвия используют специальную маршрутную карту для грузового транспорта, которую можно заказать на сайте или купить на заправке. Так называемая евровиньетка — это оплата за время пользования дорогами.

После всего этого дороги Германии кажутся предельно доступными, грамотно организованными и вполне «юзерфрендли». Хотя стоимость тоже не сказать, что очень низкая, зависит от класса экологичности транспортного средства.

Кстати, в Европе большое количество платных мостов и тоннелей. Потеря бдительности и здесь может обернуться в "штрафную копеечку".

И это все – только начало. Дорожные налоги, плата за тоннаж и прочее – впереди.

#### СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА В НЕКОТОРЫХ СТРАНАХ

Страна Тип оплаты Стоимость от 0,04 до 0,145 евро Беларусь за километр от 0,09 евро Польша за километр от 0,05 до 0,1 евро Франция за километр от 0,08 до 0,22 евро Германия за километр 0,025 евро за километр Россия

# ПОСЧИТАТЬ И РАЗДЕЛИТЬ

Перевозка товаров в составе сборного груза — отличный способ оптимизировать расходы на транспортировку без значительного изменения сроков, однако есть ряд нюансов, которые могут как увеличить, так и уменьшить стоимость доставки.

Вряд ли стоит говорить о том, насколько важно для бюджета понимать стоимость доставки груза до конечного получателя, поэтому мы и не будем. Расскажем о том, как получить наиболее достоверную информацию и не ошибиться в расчетах при планировании транспортировки по территории России.

Один из самых простых способов онлайн-калькулятор. Он есть на сайтах большинства транспортных компаний, и, внеся минимальные параметры груза, город отправки и назначения, можно получить ориентировочную стоимость доставки. Ключевое слово в этом предложении — ориентировочную. К сожалению, параметров, которые учитываются при формировании ставки за доставку сборного груза, достаточно много, и если пытаться уместить их все в формулу расчета, то получится очень громоздкая конструкция, пользоваться которой будет довольно сложно. Поэтому в большинстве случаев вы видите упрощенную модель подсчета ставки и, соответственно, примерную стоимость.

Чтобы получить более полную информацию, как ни крути, придется предоставить менеджерам компании сведения как о весогабаритных характеристиках (ВГХ), так и о других параметрах груза: стоимости, особенностях перевозки (например, только в строго горизонтальном положении), температурном режиме, классе опасности и прочее.

Возьмем схему расчета стоимости доставки, принятую в компании "TPACKO". В общем случае она выглядит так:

- 1. Расчет по весу (тариф за 1 кг по указанному маршруту умножается на количество).
- 2. То же самое, но по объему (тариф за 1 м3, умноженный на количество кубов, +10 % на укладку).



Полученные цифры сравниваются, и выбирается наибольшее значение.

3. Следующим этапом наши специалисты проводят проверку на негабаритность. Тут следует оговориться, что в каждой компании процедура своя, поэтому озвученные значения не являются нормативными. Но алгоритм такой: при превышении определенных параметров добавляются поправочные коэффициенты, тем самым компенсируя излишне используемое место в ТС или весовую нагрузку.

При этом чем больше общий вес груза, тем меньше будет тариф за 1 кг или 1 м3. Такая градация типична для рынка, есть она и у нас.

Дополнительная упаковка. Если груз необходимо упаковать, например в жесткую деревянную обрешетку, то стоимость также будет увеличена. Во-первых, в расчет необходимо включить стоимость самой упаковки, во-вторых, изменятся вес и размеры груза, соответственно, стоимость пересчитывается по новым

она будет выше. Отдельно стоит упомянуть о грузах нестандартной формы (с выступами или торчащими деталями). Для измерения размеров они вписываются в правильные геометрические формы: квадрат, куб и т. д.

В некоторых транспортных компаниях другой подход к формированию стоимости. Используется так называемый приведенный вес, и тарификация идет только по весу — за 1 кг.

Особенность состоит в том, что в расчете участвует плотность груза. Причем в разных компаниях она вычисляется по-разному. В авиаперевозках — 167 кг/м3, при автодоставке — 220 или 250 кг/м3, но могут быть и другие значения. Считают тогда следующим образом. Сначала выясняется, легкий груз или тяжелый.

Например, 1 палета груза размером 1,2 х 0,8 х 1,5 м весит 500 кг, объем — 1,44 м3. Плотность груза в таком случае составляет 500 кг/1,44 м3 = 347 кг/м3. Такие грузы называются тяжелыми, так как полученная цифра превышает установленные значения по плотности (220



Простой пример: груз легкий, но длинный — пластиковая труба, допустим, 5 м и весом 120 кг. Или наоборот, 1 европалета с подшипниками весом более 1 тонны. Или же высокий шкаф с электротехническим оборудованием 0,8 х 0,8 х 2,3 м, 200 кг, который нельзя кантовать.

данным или будет добавлен фиксированный коэффициент, например 20 % от базовой стоимости. Кроме того, необходимо учитывать характер и штабелируемость груза (складывание в несколько ярусов). Например, если груз легкий и хрупкий и не подлежит штабелированию, то у грузоотправителя есть несколько вариантов.

Первый — сделать обрешетку на партии таких мест (например, несколько ящиков), тогда их можно будет разместить в несколько ярусов, но учесть в затратах стоимость обрешетки и измененные ВГХ. Второй — отказаться от упаковки, но тогда с учетом того, что груз не штабелируется и на него ничего поставить нельзя, оплате подлежит неиспользуемое сверху пространство (фактически воздух). А вот если груз не хрупкий, но легкий, как мешки с тканью, то в этом случае дополнительная упаковка необязательна, ведь товар можно разложить по верхнему ярусу без риска повреждения.

Кстати, если взять оба эти примера и попробовать посчитать на онлайн-калькуляторе, в большинстве случаев при одинаковом весе и объеме стоимость будет идентичной, в то время как по факту в первом случае с учетом характера груза

или 250 кг/м3). Тогда расчет ведется по весу — 500 кг умножается на тариф за 1 кг.

Когда груз легкий, а его плотность менее 220 или 250 кг/м3, расчетный показатель — объем. Например, европалета 1,2 х 0,8 х 2,2 м (2,11 м3), 200 кг с полотенцами. Плотность груза равна: 200 кг / 2,11 м3 = 94,8 кг/м3. Стоимость доставки, таким образом, рассчитывается так: общий объем умножается на установленную плотность (2,11 м3 \* 250 кг/м3= 527,5 кг). Этот вес берется к расчету и умножается на тариф (за 1 кг).

Как видите, если груз простой и к нему не предъявляется особых требований, то смело можно пользоваться калькулятором, и полученное значение будет близко к фактическому. Если габариты нестандартные, а характеристики груза и требования к перевозке специфичные, то, безусловно, лучше воспользоваться помощью специалистов, которые произведут расчет не по общим данным, а по размерам каждого места, чтобы была возможность выявить негабаритные места, а также подобрать нужный тип транспортного средства и предложить наиболее точную ставку.

# OCOBEHHOCTU ПЕРЕВОЗКИ В УСЛОВИЯХ НЕХВАТКИ ВРЕМЕНИ

Перевозка сборных грузов по России, несмотря на общую схожесть процесса с теми же европейскими перевозками, имеет свои особенности и, если хотите, национальный колорит. На Западе обычно все делается загодя, с толком и расстановкой, у нас зачастую необходимость что-то куда-то отвезти сродни пожару. Еще минуту назад все было спокойно, а сейчас весь офис на ушах, все, включая менеджеров по уборке, ищут надежного перевозчика и прокладывают маршрут по карте времен "Империи зла". Все нужно сделать срочно, качественно и, самое главное, недорого! Как решить эту задачу?



Поговорим об особенностях перевозки сборных грузов в очередной раз.

Когда перевозку по России нужно осуществить быстро, есть два наиболее предпочтительных вида транспорта: железнодорожный и автомобильный. Авиационный существенно дороже, а с наличием моря повезло далеко не каждому городу Родины.

Начнем с первого. Стоимость транспортировки по железной дороге будет вне конкуренции в случае отправки грузовой скоростью (крытые вагоны), если сроки доставки не критичны. Также возможен ускоренный вариант доставки пассажирской скоростью (почтовобагажный вагон), если сроки имеют более

существенное значение, чем затраты на перевозку. Несомненным преимуществом является то, что железнодорожный транспорт практически не зависит от погодных условий и отправки осуществляются по расписанию.

Второй способ, даже несмотря на кажущуюся сложность доставки грузовым автотранспортом по России, неоднородность качества покрытия и необходимость охраны в некоторых регионах, несомненно заслуживает внимания. Соотношение "скорость — стоимость" получается весьма выгодным, а надежность высокой, главное — соблюдать простые правила. Точнее, правило одно: выбирайте ответственного подрядчика.

Ввиду специфики сборная отправка представляет собой сложный организационный процесс: в одном месте, на

складе консолидации, нужно собрать товар от разных грузоотправителей, проверить упаковку, грамотно разместить в кузове и закрепить. Частные перевозчики ввиду ограниченности ресурсов не всегда могут это сделать с должным уровнем качества. В то время как крупные компании справляются с задачей куда лучше.

Перевозка тоже представляет собой непростое мероприятие. Дороги, как известно, не всегда у нас идеальны: где-то все хорошо и три полосы в каждую сторону, а где-то тайга, медведи и ☐40 °С в начале апреля. Все это накладывает свой отпечаток. Техническая подкованность, надежность техники, профессионализм водителя — все это чрезвычайно важно.

Например, в "TPACKO" все машины оснащены GPS и оператор следит за перемещением в режиме онлайн. Это означает, что в случае возникновения нештатной ситуации в течение нескольких минут об этом будет знать дежурный менеджер, а при необходимости все экстренные службы. Это все практически исключает риски потери груза, повышает шансы на успех и надежность перевозки.

А еще при доставке сборных грузов (неважно, каким способом) особую роль играет тщательность оформления груза. Любая ошибка оборачивается срывом сроков, потерей времени и средств.

При этом ошибиться несложно. В нашей стране действуют несколько законодательных актов, которые могут противоречить друг другу в различных ситуациях. Не говоря о том, что нужно всегда быть в курсе изменений в законах и документации.

Например, главный документ при перевозке — транспортная накладная, являющаяся своего рода подтверждением договорных обязательств при осуществлении транспортировки грузов. Она необходима в

качестве подтверждения осуществления перевозки товара. Составляется в трех экземплярах для каждой из сторон: продавца, покупателя и перевозчика. Транспортная накладная пришла на смену товарно-транспортной накладной. Отличие в том, что теперь в документе не содержится сведений о стоимости перевозимого груза. В бланке может быть отражена объявленная стоимость в случаях перевозки ценного груза. Оформление происходит одной из сторон договора либо покупателем, либо поставщиком, а согласно УАТ (Устав автомобильного транспорта, ФЗ N° 259 от 08.11.2007), если речь идет об автомобильном транспорте, накладная оформляется грузоотправителем.

При перевозках сборных грузов по территории РФ большинство компаний используют экспедиторскую расписку в качестве основного перевозочного документа, а также документа, фиксирующего передачу груза экспедитору для перевозки и выдачу груза грузополучателю. Это в первую очередь обусловлено технологическим процессом, а также в ряде случаев отсутствием необходимости оформлять на каждый груз ТН (например, перевозка личных вещей производится по описи с выдачей экспедиторской расписки).

Все эти нюансы хорошо известны крупным перевозчикам, которые к тому же предоставляют немало дополнительных услуг по оформлению, упаковке и сопровождению. Да и в целом учитывают репутационные риски в своей работе, в отличие от компаний-однодневок, которым нужно быстро набрать клиентскую массу по заниженной стоимости и в случае чего покинуть рынок, чтобы "переродиться" в ином обличии с той же сутью.



# ОСОБЕННОСТИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

Если вы не первый год связаны с транспортным рынком страны, в частности перевозок внутри сборных грузов по России или странам СНГ, то так или иначе успели заметить, что одна из его особенностей – использование серых схем, непрозрачное ценообразование и высокие риски. Но есть немало признаков того, что система меняется, и требует, другого слова не подберешь, изменений правил игры всех ее участников, в том числе и тех, кому просто нужно перевезти груз из точки А в точку Б, не вникая во все сложности процесса.

Почему серые схемы доживают свои последние дни? Причины лежат на поверхности: чем меньше документов оформлено, тем выше риски, не говоря о том, что в большинстве случаев они подразумевают работу с наличными... Согласитесь, что у человека на видавшей виды "Газели", обещающего на честном слове довести ваш груз в целости и сохранности через полстраны, а то и в другое, хоть и дружественное государство, сложно требовать верно оформленный договор и вообще хоть какой-то документ.

ответственности.

Усложняем? Нисколько. Даже простой пункт "Оформление документов на груз" может вызывать проблемы. Например, возьмем документы и применение ставки НДС в зависимости от направления. При перевозке по России, НДС оформляется по обычной ставке 18%. При этом из документов вам понадобятся: транспортная накладная и экспедиторская расписка. А если доставка осуществляется внутри Таможенного союза или СНГ – уже нулевая ставка. Разберемся в



"У человека на видавшей виды "Газели", обещающего довести ваш груз в целости и сохранности через полстраны, а то и в другое, хоть и дружественное государство, сложно требовать верно оформленный договор и вообще хоть какой-то документ".

Десять лет назад такой подход был не то чтобы нормальным, но большинство игроков смотрели на него сквозь пальцы. Сейчас, в условиях новой экономики страны, пристальное внимание ко всем участникам рынка со стороны государства, в том числе Росфинмониторинга практически неизбежно. И не нам вам объяснять насколько неудобна схема работы с наличными.

Касается ли это только частных и мелких перевозчиков? Вовсе нет. Когда на рынок выходят – в том числе и известные – игроки без понимания особенностей перевозки сборных грузов или с нежеланием работать "в белую", то сложностей не избежать. Отсутствие подготовки, опыта, собственного парка автомобилей вынуждает многих прибегать к высокорискованным схемам с договорами субподряда и низкой надежностью, что опять-таки возвращает нас к диалогу с человеком без имени, договора и чувства

деталях? Поясняет эксперт отдела перевозок сборных грузов по РФ и СНГ в "ТРАСКО".

"Начнем с того, что при перевозке сборного груза между странами Таможенного союза (Белоруссия, Казахстан, Армения) оформляется CMR – основной документ международной автомобильной перевозки грузов, представляющий собой договорное соглашение между отправителем, перевозчиком и грузополучателем. При экспорте/импорте стран-участников Таможенного Союза "Россия-Беларусь-Казахстан" документ CMR заполняется на русском языке. CMR, составленный в четырех экземплярах, подписывается отправителем и перевозчиком. Первый экземпляр накладной передается отправителю, второй – сопровождает груз, третий – остается у перевозчика, а четвертый у грузополучателя. Количество остальных экземпляров зависит от количества стран транзита, через которые следует груз. При оформлении CMR дополнительное составление товарно-



транспортной накладной не требуется, так как все условия и характер транспортировки обозначены в имеющейся международной товарно-транспортной накладной. Но при этом в рамках Таможенного союза без таможенного оформления возможны перевозки по товарной накладной (п. 3.1.3 ст 165 НК РФ), так как для подтверждения вывоза с территории РФ достаточно отметки грузоотправителя и получателя.

При перевозке сборных грузов в экспортном режиме есть небольшой нюанс, вызывающий иногда вопрос. Какой номер машины и какого перевозчика/экспедитора стоит указывать в CMR, если происходит перегруз груза на транзитном складе? Иными словами, как быть, если забирает груз от грузоотправителя одна машина, а доставляет другая (например, забирает груз 1,5-тонник, а доставляет еврофура)? В этом случает в CMR указывается перевозчик и номер еврофуры, которая будет доставлять груз до грузополучателя. Если этих данных нет заранее, то поля остаются пустыми и окончательное оформление CMR происходит по мере получения данной информации. Дополнительно может быть оформлена ТН на внутреннее перемещение от грузоотправителя до транзитного терминала.

Какая ситуация с международной перевозкой?

В случае оказания такого рода услуг в соответствии с подпунктом 2.1 пункта 1 статьи 164 НК РФ международные перевозки облагаются по нулевой ставке НДС. При этом международной признается перевозка. по которой пункт прибытия/выбытия находится за пределами территории России. В случае международных перевозок необходимо учитывать некоторые особенности. Так, договором должно быть предусмотрено прямое оказание отдельного вида услуг по международной перевозке, но никак не в качестве дополнительного вида услуг по основному договору поставки. Кроме того, организации, оказывающие услуги международной перевозки, должны использовать нулевую ставку НДС независимо от количества компаний и подрядных организаций, оказывающих услуги перевозки. Нулевая ставка НДС будет действовать даже в том случае, если услуги оказаны с использованием нескольких видов транспорта".

Эти нюансы нужно знать и применять не в теории, а на практике. Стоит ли объяснять, к чему приводят неправильно оформленные документы? Уверены, что такой необходимости нет.

Можно ли надеяться на извечное русское "авось"? Конечно, вот только шансов, что это сработает, с каждым днем все меньше и меньше.







Сразу после разгрузки груз складывается на специальные паллеты, маркируется и отправляется на сканирование интроскопом (безопасность превыше всего).

А дальше начинается самое интересное. Взвешивание и обмер груза проводит полностью автоматизированная система. Внешне она выглядит как простая рамка, на самом деле, это сложная установка, которая проводит 3D-измерение груза с точностью до миллиметров. Данные попадают в базу автоматизированной системы хранения, после чего паллета отправляется дальше по технологической цепочке на стеллаж склада и распределяется автоматизированной системой хранения и перемещения грузов на надлежащее место.

Автоматика, кстати, позволяет совершать до 60% всех операций производственного цикла без вмешательства человека. По сути, огромный подъемник "забирает" груз и доставляет его в нужное место. Схожий процесс происходит при передаче груза на перрон для последующей транспортировки и погрузки на борт воздушного судна. Однако еще до этого момента все поступающие грузы будут рассортированы в зависимости от

особенностей и условий хранения. Опасные – в одну сторону (отдельное помещение), те, что требуют особого температурного режима, – в другую, в специальные камеры или ячейки с заданным температурным режимом. В терминале возможно хранение любых фармацевтических грузов. Далее идет распределение грузов перед отправкой на перрон. В этом терминале организованы две зоны – для контейнерного и бестарного хранения грузов (навалом, на специальной авиационной паллете), но с единой системой управления. Терминал оборудован современной техникой для работы с контейнерными грузами: на первом этаже установлены динамические рабочие станции для обработки паллет высокого контура, на втором – смонтировано шариковое поле для многонаправленного перемещения ULD.

После рассортированный и упакованный груз при помощи внушительных кранов, внешне напоминающих лифты, перемещается на перрон, тоже в автоматическом режиме. Оператор задает параметры перемещения, упакованный и закрепленный на поддоне или в контейнере груз забирается и доставляется к необходимому доку, с внутренней стороны терминала.

Дальше все более прозаично. Груз автопоездом доставляют по летному полю к самолету и специальным погрузчиком поднимают на борт воздушного судна.

Пропускная способность грузового терминала аэропорта Шереметьево "Москва-Карго" в год.

380000 TOHH

Благодарим коллег из столичного аэропорта Шереметьево за возможность посетить грузовой терминал "Москва Карго"



# ПОЧЕМУ ВО ВТОРНИК ДЕШЕВЛЕ, ЧЕМ В ПЯТНИЦУ?

Уверены, этот и многие другие вопросы часто возникают у вас при покупке пассажирских билетов или перевозке груза по воздушным дорогам. Действительно, перевозка по более короткому маршруту иногда дороже, чем по более длинному, а доставка 300 кг груза может обойтись дороже, чем 500 кг. В общем, сегодня начнем разбираться в кухне авиакомпаний и выводить тарифы на чистую воду.



COBET:



При заполнении авиационной накладной (Air Waybil) всегда обращайте внимание на графу Total, прописывайте в заявках, что в поле тариф необходимо указать AS AGREED.

Уверены, этот и многие другие вопросы часто возникают у вас при покупке пассажирских билетов или перевозке груза по воздушным дорогам. Действительно, перевозка по более короткому маршруту иногда дороже, чем по более длинному, а доставка 300 кг груза может обойтись дороже, чем 500 кг. В общем, сегодня начнем разбираться в кухне авиакомпаний и выводить тарифы на чистую воду.

Прежде чем углубимся в тарификацию, давайте определимся в целом с тем, какие бывают перевозки. Их немного и, уверены, они все вам знакомы.

Итак, полеты на воздушных линиях можно классифицировать следующим образом:

Регулярные – всем известные рейсы, которые происходят по определенному маршруту с заданной периодичностью. Например, по четвергам из Москвы

в Париж. Эти рейсы выполняются в соответствии с условиями соглашений о воздушном сообщении между государствами.

**Нерегулярные** – происходят по разовым разрешениям и в свою очередь могут подразделяться на дополнительные, специальные и чартерные.

Дополнительные – те, что осуществляются по тем же маршрутам что и регулярные, но в том случае если по каким-то причинам регулярный не может быть осуществлен.

На специальный рейс разрешение, как правило, получается по дипломатическим каналам.

Чартерный осуществляется на основании отдельного соглашения с перевозчиком. Есть внушительная классификация чартерных рейсов, но об этом в другой раз.

Сейчас же отметим, что нерегулярных рейсов больше, чем кажется на первый взгляд - почти 20% от общего количества перевозок. Регулярные же нас интересуют с той точки зрения, что значительная часть грузовых перевозок осуществляется пассажирскими бортами в багажном отделении.

Но вернемся к тарифам.

Во-первых, все регулярные рейсы имеют тарифы двух типов – опубликованные (сквозные) и неопубликованные. О первых сообщается в специализированных справочниках, но они, на самом деле, представляют малую долю от тарифной сетки авиакомпаний. Большая часть представляет собой коммерческую тайну перевозчика. Но и они появляются не на ровном месте или от того, что перевозчик решил, что "это мой прожиточный минимум". Отнюдь. Есть строгие правила формирования всех неопубликованных тарифов. Они складываются путем прибавления дополнительной суммы, так называемый "энд-он", к сквозному тарифу (эти самые дополнительные суммы публикуются на "оранжевых страницах" справочников АРТ и АСТ). А если опубликованный тариф на маршруте отсутствует, то путем сложения отдельных

тарифов по участкам.

За всем вот этим следит Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). В частности, в АСТ содержатся абсолютно все правила построения и применения грузовых тарифов и вдобавок отдельно есть правила, которые учитывают специфику грузовых перевозок в каждой стране.

И еще одно немаловажное замечание: грузовые тарифы, которые указаны в справочнике, могут применяться для расчета стоимости от пункта назначения до пункта отправки, но они никак не учитывают доставку груза до аэропорта, хранение, страхование и иные действия с грузом.

Что до поправок и факторов, то за ними следят маркетинговые службы авиакомпаний и отправляют свои предложения в ИАТА, которая, рассмотрев их (как правило один-два раза в год), принимает решение. К таким факторам могут относится, кроме расстояния, еще и спрос; тарифы, которые существуют на маршруте при перевозке другим видом транспорта; наличие или отсутствие чартерных перевозок. Именно поэтому базовый тариф на перевозку за Урал может стоить столько же, сколько в Европу, хотя расстояния разные.



# CTABKИ ПРИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ? ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ

За что мы платим? Вероятно, это самый главный вопрос, возникающий у каждого грузоотправителя. Поэтому тема формирования стоимости на тот или иной вид транспортировки кажется нам неисчерпаемой, и мы продолжим срывать покровы с тайн работы транспортной компании. Смело? Зато честно! Новый материал от руководителя департамента мультимодальных перевозок Дениса Моисеева — вашему вниманию.

Если посмотреть на изменение ставки на морской фрахт в ретроспективе, желательно поквартально, то увиденное может повергнуть в уныние. Складывается ощущение, что изменения происходят симптоматично и весьма непредсказуемо. На самом деле, это не так. Просто факторов, влияющих на стоимость, достаточно много. При самом высоком уровне рассмотрения — не менее 15. Их учетом занимаются целые отделы в компаниях морских перевозчиков. Угадать тренды можно, но только самые общие и очевидные. Мы же обозначим основные.

#### Стоимость нефти

Так называемая бункерная составляющая, то есть стоимость топлива, занимает немалую часть цены фрахта. Очень показателен пример 2012 года. Мировой кризис 2008–2009 годов пошел на убыль, стоимость нефти достаточно высока, и на всех популярных направлениях морские линии закладывают в стоимость фрахта половину на бункерную составляющую. Причем от направления или размера контейнера практически ничего не меняется. Например, фидерное судно средних размеров (класса Panamax до 3 500 TEUs) обходится в обслуживании в 38 000 долларов в сутки. В эту сумму входит почти все: содержание экипажа, обслуживание, расходные материалы, страхование и прочее. При этом расходы на топливо составляют около 12 000 долларов. Одну треть! Безусловно, перед нами средний показатель, но порядок цифр именно такой.

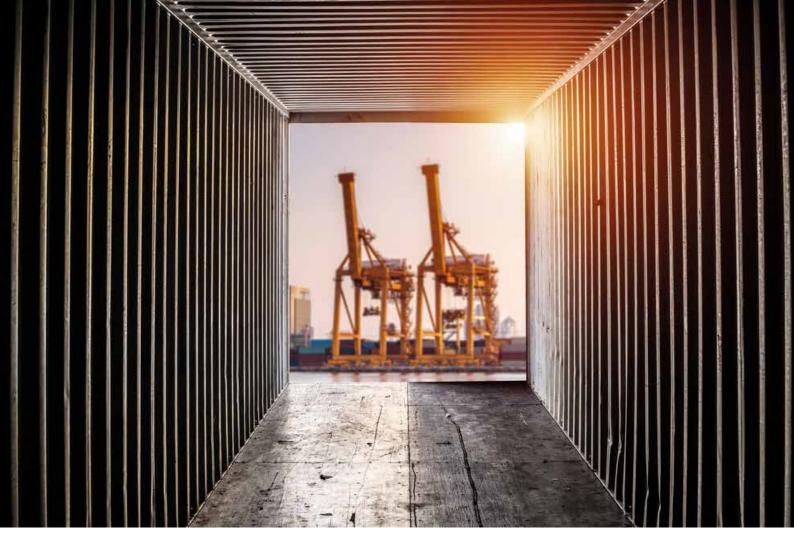
Значимость этого фактора подтверждает и то, что многие владельцы линий предпочитают заправлять суда в портах России, даже с учетом дополнительных расходов на время простоя и обслуживание. Более низкая стоимость топлива с лихвой окупает эти расходы. Судите сами: в Роттердаме флотский мазут стоит 340 долларов, а в "соседнем" Санкт-Петербурге — 250 за тонну (при норме расхода в день около 12 тонн).

#### Продолжительность и маршрут

Одно дело — везти контейнер напрямую через океан, но совсем другое — через проливы и каналы, где проход судна зачастую платный. Стоимость перевозки получается принципиально разной, хоть расстояние в первом случае может быть больше, чем во втором. С продолжительностью ситуация такая: чем длиннее рейс, тем больше стоимость содержания судна и выше конечная ставка для грузоотправителя. Плюс в длинных рейсах растут портовые расходы, ведь автономных рейсов, как вы догадываетесь, почти не бывает. Стоимость обслуживания в каждом порту своя (сюда же входят лоцманские услуги, буксировочные, услуги ледокола в зимнее время года и прочее, прочее, прочее). Отсюда и такие колебания в зависимости от маршрута.

#### Количество операторов на линии

Обычный закон рынка: чем больше предложение, тем ниже цена. Тут ничего удивительного, но не учитывать его невозможно. Популярные маршруты стоят



дешевле, чем экзотические. Кстати, этот фактор можно рассматривать не только как общеэкономический, но и спекулятивный. Формирование политики присутствия на том или ином направлении в определенное время года операторами морских линий будет напрямую сказываться на стоимости ставок, а объединение в альянсы, временные или постоянные, нескольких компаний тоже может привести к изменению ценовой политики.

#### Общеэкономическая ситуация в мире

Товарооборот между странами, колебания стоимости валютных пар — это все то, на что мало кто обращает внимание, кроме специалистов и трейдеров, однако товарные потоки формируют спрос и загруженность линий. Торговые войны, санкционная политика и сезонные товары (например, на направлении Средиземное — Черное море наблюдаются четыре сезона в зависимости от спроса на фрукты и овощи) в немалой степени формируют количество предложений по перевозке и, как следствие, стоимость.

#### Рейсовые расходы

Стоимость ремонта и обслуживания,

скоростные характеристики судна — от всего этого зависит ставка. Как именно? Тут много нюансов. Чем выше скорость судна, тем меньше оно затратит дней на перевозку и дешевле обойдется содержание. Следовательно, будет ниже ставка, но при этом вырастут топливные расходы, увеличится нагрузка на узлы и агрегаты. Сюда же относится и вместимость судна. Чем больше контейнеров, тем меньше стоимость перевозки единицы. Нельзя сбрасывать со счетов и арендные ставки на судна. Этот фактор объясняет, почему стоимость контейнеровозов одного размера на разных линиях может значительно отличаться.

Как во всем этом ориентироваться? Задача непростая, и, если вы не хотите погрязнуть в изучении аналитики на долгие годы, рецепт может быть только один: пользуйтесь услугами профессионалов и транспортных компаний, которым доверяете.

Мы в "ТРАСКО" следим за трендами, опыт позволяет нам предугадывать изменения ключевых показателей, а значит, предлагать вам оптимальные цены.

# С МИРУ ПО НОВОСТИ



Фото принадлежит Музею логистики.

Между прочим, в России есть Музей логистики. Единственное научно-познавательное заведение, наглядно рассказывающее обо всей цепочке движения товара от производителя до потребителя с последовательностью всех этапов: производство, хранение, транспортировка.

Музей расположен в Санкт-Петербурге, а найти его в сети можно тут:

http://logistics-museum.ru

Для всех, кто любит свою работу или просто хочет узнать больше о логистике, – must see.

Нам нужно больше желтых машин! Поэтому автомобильный парк «TPACKO» пополнился новыми седельными тягачами Scania R440 с кабиной Next Generation и двигателями экологического класса Евро-5.

Вся партия уже передана представителем дилерского центра компании-производителя в руки водителей «ТРАСКО». Машины полностью интегрированы в текущие процессы компании.

Новые магистральные тягачи работают в паре с тентованным полуприцепом объемом загрузки до 90 кубических метров и грузоподъемностью до 24 тонн в центральном офисе и Тверском филиале «ТРАСКО».

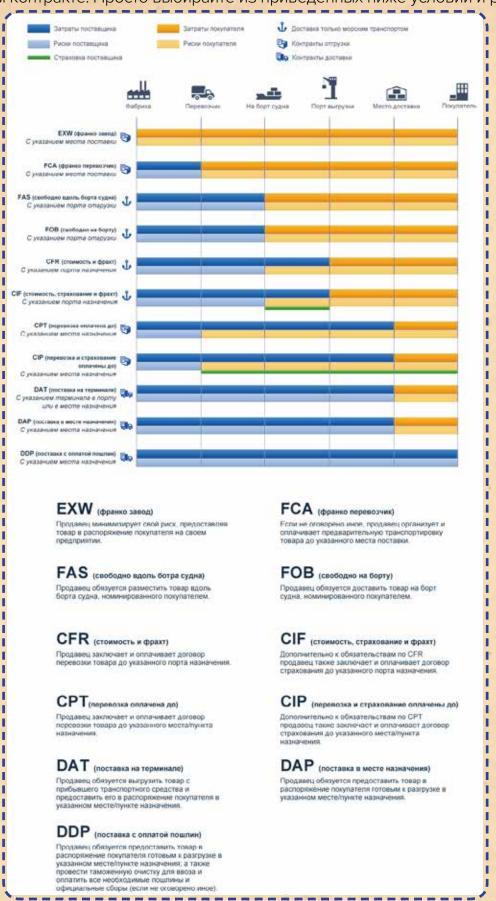




Наши яркие автопоезда можно найти не только на дорогах России, Европы, стран СНГ и даже в Китае. Уже довольно давно энтузиасты компьютерных игр управляют грузовиками «TPACKO» в различных компьютерных играх. Одна из них — Euro Truck Simulator, где есть целые комбонаборы, с нашими полуприцепами и грузовиками в корпоративных цветах. Выглядит, кстати, очень реалистично.

**INTEQUAL** — международные правила доставки товаров, которые признаны государственными и коммерческими структурами по всему миру. Проще говоря, ни один международный контракт без них не обойдется.

Свод правил позволяет покупателям и продавцам по всему миру договариваться без лишних сложностей и в целом говорить на одном языке, а не изобретать велосипед в каждом новом контракте. Просто выбирайте из приведенных ниже условий и работайте.



# ВСЕГО ОДНА НАКЛЕЙКА?

Одна из самых распространенных ошибок участников ВЭД, с которой сталкиваются наши специалисты примерно последний год, — отсутствие маркировки ЕАС или ее некорректное нанесение. Даже несмотря на то, что решение об использовании этого знака было принято достаточно давно (более 6 лет назад).

Поэтому будет не лишним напомнить, что в соответствии с действующим законодательством России и стран ЕАЭС на товар, подлежащий ввозу из Таможенного союза или вывозу, распространяются действия технических регламентов и он должен быть промаркирован единым знаком обращения "EAC".

Знак должен быть нанесен на этикетку коробки, на сам товар, и при этом его изображение должно соответствовать утвержденному начертанию. Любые искажения считаются нарушением.

В случае выявления нарушения, что, как уже было сказано выше, сейчас сплошь и рядом, вступает в действие статья 16.3 КоАП РФ "Несоблюдение запретов и (или) ограничений на ввоз товаров на таможенную территорию Евразийского экономического союза или в Российскую Федерацию и (или) вывоз товаров с таможенной территории Евразийского экономического союза или из Российской Федерации". Ответственность, предусмотренная этой статьей, предполагает штраф по административному правонарушению (уж простите эту протокольную формулировку) от 50 до 300 тысяч рублей с возможной конфискацией товара. Но штраф — это далеко не все "радости", которые могут ждать участника ВЭД с таким товаром. На время разбирательства (оно длится до 2

месяцев) товар задерживается на складе ответственного хранения, после следует штраф, который нужно оплатить. Получить товар можно будет только после уплаты штрафа... А вот дальше есть 2 варианта: или отправить груз на реэкспорт, или с разрешения таможенного органа заявить таможенную процедуру, а после вновь подать новую декларацию. В общем, "развлечение" явно ниже среднего.

Как получить заветную маркировку? Обычно на товар, на который распространяются требования технических регламентов, этикетки согласуются на стадии оформления сертификата соответствия. Проверяющий орган указывает на корректность этикетки и вносит необходимые коррективы. Товар крайне желательно промаркировать до ввоза на территорию Таможенного союза, чтобы сделать это, можно обратиться к продавцу с просьбой оказать содействие.

При этом стоит учитывать, что не на все товары требуется нанесение маркировки. Алгоритм такой: маркировка должна быть на тех товарах, которые подлежать сертификации. Проще говоря, озаботиться получением маркировки следует на этапе получения сертификата соответствия.

Кстати, контроль корректности размещения и наличия этикетки и ее исполнения — прямая обязанность участника ВЭД, ввозящего товар.





# БЛОКЧЕЙН В ЛОГИСТИКЕ!?

Технология блокчейн давно перестала быть чем-то загадочным, что интересует только технофриков и криптовалютчиков. Возможность ее применения в различных сферах — от медицины до банковской активно обсуждается на самых высоких ровнях по всей планете. Все потому, что она открывает ранее недоступные возможности: почти 100%-я безопасность, отсутствие информационного хаоса, защита от технических неполадок, снижение затрат. А еще говорят, что если добавить слово "блокчейн" к названию материала, его популярность вырастет в нескольке раз. Последнее 🕞 это неправда, а вот о возможностях применения технологии в логистике поговорим.

Для начала, как обычно, немного занулств. Исследовательская группа Digital Supply Chain Institute (DSCI) выяснила, что среди профессионалов в области логисти и только 30 % респондентов представляют, что такое блочная система и как ее можно применить в их области реятельности, 35 % изучают ее возможности, и лишь 1 % применяют. При этом по результатам другого центра исследований специалистов по рогистике (американского APQC) выяснилось, что около 1/3 видят в технологии потенциал для создания конкурентного преимущества, а около 10 % уверены, что за ближайшие 10 лет блокчейн изменит индустрию.

Так что же такое блокчейн? Проиллюстринуем на простом примере: представьте обычную папку с документами у вас на рабочем столе компьютера. В ней все, что связано с перевозками: накладные, договоры на транспортировку, скрины и сканы, а также в лучшем случае снимки экрана с перепиской с коллегами и партнерами из различных мессендежеров. Проще говоря, в эту папку вы сложили все, что относится к перевозке, и разбросано по компьютер почте мессенджера. Попы ались упорядочить рассредоточенный хаос, собрав его в одном месте. Однако любой технический сбой в состоянии уничтожить часть документов или их все, потеря или блокировка оккаунта в мессе джере и вовсе оставит вас без критически важной информации.

Технология блокчейна, напротив, поможет упорядочить всю эту информацию. В единой, доступной для всех участников процесса системе собраны совершенне все документы по перевозке в одном формате, коносаменты, декларации, сертификаты и прочее последовательно добавлены в нее, и самое главное, внести изменения "задним числом" не получится. Каждый последующий документ связан программным кодом с предыдущим. То есть для того чтобы поменять один, необходимо внести-изменения во всю цепочку.

В этом суть цепи: открытость и безопасность. Каждый занесенный в реестр документ останется неизменным в ней навсегда. А каждый последующий усложнит цепь, тем самым повысив ее безопасность.

Проще говоря, документы перестанут пропадать на неизвестных этанах, изменения в них внести будот невозможно, вся цепь поставок видна как на ладони, за несколько минут можно проследить весь путь товара, 1 энять, в какой точке он находится сейчас. Удобно?

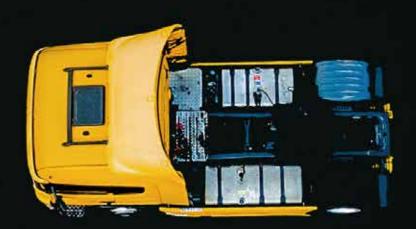
По мнению экспертов рынка, эта технология позволит в будущем сократить расходы на бумажную работу до 90 %, оптимизирует коммуникации между всеми участниками процесса ведь поводов для общения станет меньше. Кроме того, в цепочку могут быть включены все участники; продавец, нокупатель, различные перевозчики, если транспортировка мультимодальная, таможенные органы и терминалы.

Впрочем, уже есть позитивные примеры: в прошлом году наши западные коллеги осуществили пилотные поставки с использованием этой технофргии и остались весьма вы чатлены.

Безусловно, для создания устойчиво работающей системы необходимо повсеместное ее внедрение и вовлечение всех участников в процесс, но вспомните: еще каких-то 15 лет назад за фразу "я отправлючебе письмо из машины" можно было как минимум прослыть чудаком.







## "TPACKO" — это не только дорога. Офисная жизнь наших сотрудников в фотографиях.









